1935 Nr. 10. 1. Juni 1935. Als Manuskript gedruckt.

Ostland-Berichte

Reihe B: Wirtschafts-Nachrichten.

Herausgegeben vom Ostland-Institut in Danzig

Inhalt:

Charakter und Tätigkeit des Arbeitsfonds.

Nach genau zweijährigem Bestehen hat der Tätigkeitsbereich des im April 1933 geschaffenen Arbeitsfonds durch die Verbindung mit dem Arbeitslosenfonds eine bedeutende Erweiterung erfahren. Gleichzeitig ist mit dem 1. April d. J. eine grundlegende Reorganisation des Arbeitsfonds auf neuen rechtlichen Grundlagen durchgeführt worden. Da in der gleichen Zeit ein Abschluß seiner zweijährigen Tätigkeit stattfindet, versuchte man in der Presse einen Überblick über die bisherigen Arbeitsergebnisse zu geben und die Pläne für die Zukunft kurz zu charakterisieren.

Das große Interesse der Öffentlichkeit an der Tätigkeit des Arbeitsfonds sei aus zwei Gründen berechtigt: 1. weil sein Ziel, der Kampf gegen die Arbeitslosigkeit, eine der schwerwiegendsten und schmerzlichsten Gegenwartsfragen sei und weil 2. der Arbeitsfonds ein Organ der Mitarbeit mit dem staatlichen Verwaltungsapparat und breiten Bevölkerungskreisen sei.

Der Arbeitsfonds sei, wie schon oben bemerkt, im April 1933 geschaffen worden, in einer Zeit, in welcher die Wirtschaftskrise ihre größte Schärfe und damit in der Folge die Arbeitslosigkeit ihren größten Umfang angenommen habe.

Nach dem Wortlaut des Gesetzes über den Arbeitsfonds vom 16. III. 1933 „hat der Fonds zum Ziele, denjenigen Personen, welche weder Arbeit noch andere Lebensunterhaltsmittel besitzen, Arbeit und Unterhalt zu geben durch Inangriffnahme von öffentlichen Arbeiten oder Arbeiten von allgemeiner Bedeutung."

Das Hauptziel, das bisher der Leitung des Arbeitsfonds vorgeschwebt und auch weiterhin für die Tätigkeit entscheidend sein werde, sei die Verbindung der sozialen mit den wirtschaftlichen Effekten. Wenn bei der gegenwärtigen starken Anspannung der Arbeitslosigkeit wohl auch auf die sozialen Erfolge stärkerer Wert gelegt werden müsse, so ändert das jedoch grundsätzlich nichts an der Einstellung.

Der zweite fundamentale Grundsatz sei die Konzentrierung der Bemühungen auf einige wenige, dafür aber möglichst gut beherrschte Arbeitsgebiete. Als solches habe man zuletzt hauptsächlich die Verkehrsarbeiten in Angriff genommen. Diese Entscheidung sei voll begründet, weil bei diesen Arbeiten die Arbeitslöhne großen Anteil hätten und die Arbeiten von unzweifelhaft großem Wert seien. Da diese Arbeiten keine unmittelbaren Erträge abwürfen, müßten sie aus öffentlichen Mitteln finanziert werden. Als sozial und wirtschaftlich nützlich, bildeten sie eine der finanziellen Hauptaufgaben des Arbeitsfonds.

Außerdem werde der Arbeitsfonds an jeder Aktion teilnehmen, die sich die dauerhafte Bekämpfung der Arbeitslosigkeit zum Ziele setze, besonders in denjenigen Fällen, wo durch Investitionen neue Beschäftigungsmöglichkeiten oder solche eines gesteigerten Massenverbrauches geschaffen würden, da nur diese allein die notwendigen Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes bilden könnten.

In jeder dieser Hinsichten bilde die Schaffung des Arbeitsfonds einen Wendepunkt. Die verschiedenen Institutionen, die dem Kampf gegen die Arbeitslosigkeit gedient hätten und die der Tätigkeit des Arbeitsfonds vorhergegangen wären, hätten ausschließlich oder doch überwiegend die Gewährung von Hilfe karitativen Charakters in Gestalt von Lebensmitteln oder Brennmaterial zum Ziele gehabt, dagegen wären die Versuche, die Erwerbslosigkeit durch Schaffung von Verdienstmöglichkeiten zu lindern, nur sehr vereinzelt und in engem Rahmen unternommen worden.

Die Tätigkeit des Arbeitsfonds habe, in Übereinstimmung mit dem Gesetz, in erster Linie die Durchführung von öffentlichen Arbeiten umfaßt, welche jedoch seine Aufgaben hinsichtlich der realen Bedingungen des Kampfes gegen die Arbeitslosigkeit nicht erschöpft hätten. Denn während diese Arbeiten in der Hauptsache nur im Sommer durchgeführt werden konnten, sei es notwendig gewesen, während der Wintermonate den Erwerbslosen unmittelbare Hilfe in Gestalt von Lebensmitteln, Brennmaterial u. a. m. zu gewähren.

Dieser unmittelbaren Unterstützung den karitativen Charakter zu entziehen, habe sich der Arbeitsfonds u. a. zum Ziele gesetzt. Er beabsichtigt vielmehr, diese Unterstützung in irgendeiner Form abarbeiten zu lassen.

Das System der öffentlichen Arbeiten weise außer der Unmöglichkeit, allen Arbeitslosen Beschäftigung zu geben, auch noch andere Lücken auf. Dazu gehöre die Tatsache, daß bei den öffentlichen Arbeiten naturgemäß nur wenig qualifizierte Arbeiter und vor allem verschwindend wenige Kopfarbeiter beschäftigt werden könnten. Um auch in dieser Hinsicht Abhilfe zu schaffen, habe der Arbeitsfonds auch eine Reihe von Arbeiten spezielleren Charakters, wie Erhebungen verschiedener Art, Vermessungen u. ä. m. in Angriff genommen.

„Von der Art der Tätigkeit des Arbeitsfonds zeugt am deutlichsten die Struktur seiner Ausgaben, die sich wie folgt gliedern:

Verwendungszweck	Jahr 1933/34		April 1933/34		Februar 1934/35	
	1000 Zł.	%	1000 Zł.	%	1000 Zł.	%
Verwaltung	279	0,3	224	0,3	378	0,4
Öffentl. Arbeiten	49.891	58,3	43.194	58,6	71.697	78,3
Spezielle Unternehmungen	1.413	1,6	634	0,8	3.555	3,9
Sofortige Hilfe	32.088	37,5	28 788	39,1	14.900	16.3
Anderes	1.933	2,3	868	1,2	976	1,1
Zusammen	85.654	100,0	73.708	100,0	91.506	100,0

Die Tätigkeitsentwicklung des Arbeitsfonds geht also in Richtung einer Beschränkung der unmittelbaren Hilfe und statt dessen einer Steigerung der Beschäftigung von Arbeitslosen bei öffentlichen Arbeiten."

Von diesen Posten verdienten noch die außerordentlich niedrigen Verwaltungskosten besonders hervorgehoben zu werden.

„Der Arbeitsfonds führt die öffentlichen Arbeiten nicht im eigenen Namen. Ihre Durchführung gehört in Übereinstimmung mit den, dem Arbeitsfonds vorgelegten Plänen und mit ihm abgeschlossenen Verträgen zu den zuständigen Abteilungen der

staatlichen Verwaltung, der Selbstverwaltungskörperschaften und eventuell auch noch anderer Nutznießer der finanziellen Unterstützung des Arbeitsfonds. Er selbst nimmt die Verteilung der Kredite unter die einzelnen Arbeitskategorien und die verschiedenen Gebiete des Staates vor, koordiniert die von den Kreditnehmern ausgearbeiteten Arbeitspläne unter Berücksichtigung der Ansprüche der einzelnen Gebiete, bringt die Kredite zur Auszahlung und überwacht die Arbeiten in Bezug auf die Einhaltung der in den Verträgen mit den Kreditnehmern festgelegten Bedingungen.

Der Arbeitsfonds erteilt den Kredit in der Form von Zuschüssen oder Darlehen. Dieses letztere System findet immer Anwendung, wenn es sich um rentable Objekte handelt (Wasserleitungen, Elektrizitätswerke, Gaswerke u. a. m.).

Die Verteilung der Kredite unter die einzelnen Arbeitskategorien zeigt die nachfolgende Zusammenstellung (gekürzt):

Arbeitsart	An die Kreditnehmer gezahlt 1933/34 1000 Zł.	%	Erteilte Kredite für 1935/36 1000 Zł.	%	Voranschlag für 1935/36 1000 Zł.	%
1. Verkehr (Eisenbahn, Wasser- u. Landstraßen)	15.230	37,0	34.655	39,0	39.692	58,3
2. Meliorationen	8.501	20,6	8.887	9,9	9.794	14,5
3. Zwischenstädt. Einrichtungen (Elektrizitäts- u. Gaswerke)	1.183	2,9	3.434	3,8	365	0,5
4. Studien und techn. Projekte	68	0,2	1.370	1,5	1.420	2,1
5. Städtische Einrichtungen (Kanalisation u. Wasserleitung, Elektrizitäts-, Gas-, Verkehrsanlagen, Kühlhallen, Schlachthäuser, Straßenbau u. a. m.)	13.384	32,5	23.527	26,6	10.548	15,5
6. Öffentliche Banken	2.217	5,4	7.817	8,8	875	1,2
7. Wohnungsbau	445	1,1	4.377	4,9	5.000	7,4
8. Kleine Arbeiten	143	0,3	4.903	5,5	306	0,5
Zusammen	41.171	100,0	88.970	100,0	68.000	100,0

. . . Die Angaben für 1933/34 ermöglichen die Errechnung des Anteils der Arbeitslöhne an den Unkosten der mit Hilfe des Arbeitsfonds durchgeführten Arbeiten. Er beträgt im Durchschnitt 48 %, wobei er besonders groß ist bei den Wasserstraßen- und Meliorationsarbeiten (zu je 73 %), bei den städtischen Regulierungsarbeiten (60 %), dem Straßenbau (57 %), den Wegebauten (54 %), während er bedeutend geringer auf dem Gebiete der Elektrifizierung und der Gasversorgung ist."

Von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, habe der Arbeitsfonds grundsätzlich nur Kredite zur Bezahlung von Arbeitslöhnen erteilt, während die Materialkosten in keinem größeren Umfange als 30 % der Arbeitslohnsumme gedeckt werden durften. Die Materialkosten habe in der Regel der Kreditnehmer selbst aufbringen müssen. Der Anteil des Arbeitsfonds bei der Deckung der Kosten, der mit seiner Hilfe durchgeführten Arbeiten habe im Jahre 1933/34 durchschnittlich 55 % betragen. Die vom Arbeitsfonds bereitgestellten Geldmittel seien zu 87 % für Arbeitslöhne verbraucht worden.

Zur Beurteilung der in den Jahren 1933/34 und 1934/35 mit Hilfe des Arbeitsfonds durchgeführten bzw. noch durchzuführenden Arbeiten, an denen in der Saison über 100 000 Mann beschäftigt seien, mögen kurz die wichtigsten Arbeiten angeführt sein:

1. Eisenbahnen: im Jahre 1933/34 — 151 Klm., im Jahre 1934/35 nach den Plänen — 120 Klm.
2. Landstraßen: 1933/34 — 195 Klm. neuer Straßen und Wiederherrichtung von 2059 Klm. alten, 1934/35 — 1246 Klm. neuer Straßen und Umbau von 2617 Klm.
3. Flußregulierung: 1934 — rd. 35 Klm., 1934/35 noch unbestimmt.
4. Meliorationen: im Jahre 1933/34 — wurden 297 Klm. nicht befahrbarer Flüsse reguliert, 120 Klm. neue Dämme errichtet, 21 Klm. Entwässerungskanäle angelegt; für 1934/35 sei geplant die Regulierung von 94 Klm. unschiffbarer Flüsse, der Bau von 400 Klm. Entwässerungskanälen und rund 75 Klm. Flußdammbau.
5. Ausbau des zwischenstädtischen Elektrizitätsnetzes: 1933/34 — 145 Klm., 1934/35 — 492 Klm.
6. Kanalisation: im ersten Jahre 39 Klm., im zweiten — 99 Klm.
7. Wasserleitungen: im ersten Jahre 29 Klm. und im zweiten — 82 Klm.

Diese Aufzählung ließe sich noch bedeutend erweitern.

Die finanziellen Mittel, über welche der Arbeitsfonds im Jahre 1933/34 habe verfügen können, betrugen 88,3 Millionen Zloty, worin die von den örtlichen Verbänden gesammelten Beträge nicht einbegriffen seien. Das Jahr 1934/35 dürfte nach den bisherigen Berechnungen mit einer Einnahmesumme von rund 108 Millionen Zloty abschließen. Die Haupteinnahmequelle seien die Lohnabgaben der physischen und Kopfarbeiter in Höhe von 2 % des Einkommens, die je zur Hälfte vom Arbeitgeber und Arbeitnehmer gezahlt würden und die im Jahre 1933/34 58 % der Gesamteinnahmen des Arbeitsfonds betragen hätten. Die Belastung der Selbstverwaltungseinnahmen bildete in der gleichen Zeit aus 6 % der finanziellen Einnahmen des Arbeitsfonds, die Lebensmittelabgaben u. ä. m. — 10 % und die Zuschüsse des Staatsfiskus — 23 % der Einnahmen.

Im Jahre 1934/35 sei als neue Einnahmequelle die vom Staatsfiskus an den Investitionsfonds abgeführte Summe von 20 Millionen Zloty hinzugekommen. Gleichzeitig aber seien die direkten staatlichen Zuschüsse um rund 10 Millionen Zloty gesenkt worden. Außerdem seien im April des Jahres 1934/35 Abgaben der Selbstverwaltungsinstitutionen aufgehoben worden, wodurch weitere 8 Millionen verloren gingen.

Diese Einnahmeminderung um rund 18 Millionen Zloty werde nach Ansicht des Vorsitzenden des Arbeitsfonds, M. Dolanowski, die Anwendung zweier verschiedener Mittel notwendig machen.

„Einerseits müssen wir die Methoden unserer Arbeit vervollkommnen, um im Rahmen der verringerten finanziellen Mittel ein Arbeitsergebnis zu erzielen, das nicht geringer ist als im vergangenen Jahre. Andererseits müssen wir danach trachten, auch die Investitionstätigkeit in unseren Rahmen einzugliedern und für die Beschäftigung von Arbeitslosen neue Kapitalien heranzuziehen, die sich bisher außerhalb unseres Haushaltsplanes befinden. In dieser Hinsicht können wir mit voller Verantwortung feststellen, daß bei einer Verbindung unserer Bemühungen mit der Arbeit anderer Institutionen und unter Ausnutzung unserer bisherigen Erfahrungen, in Anlehnung an unseren Haushalt und die Investitionsanleihe, wir im kommenden Jahre eine wenigstens dreimal größere Anzahl Arbeitsloser beschäftigen werden als im vergangenen Jahre."

Eine gewisse Neuordnung der Tätigkeit des Arbeitsfonds für das Jahr 1935/36 ist infolge der Verbindung des Arbeitsfonds mit dem Arbeitslosenfonds durchgeführt worden. Die Verordnung des Präsidenten der Republik vom 24. X. 1934 werfe dem Arbeitsfonds neben seinem bisherigen Tätigkeitsgebiet auch noch das des Arbeitslosenfonds zu.

„Die Tätigkeit des reorganisierten Arbeitsfonds soll sich — nach der Verordnung — auf folgende Gebiete erstrecken:

a) die Finanzierung wirtschaftlich gerechtfertigter Arbeiten oder Arbeiten von allgemeiner Bedeutung zwecks Beschäftigung von Arbeitslosen,
b) öffentliche Arbeitsvermittlung,
c) Versicherung der Arbeiter für den Fall der Arbeitslosigkeit,

d) sofortige Hilfeleistung an diejenigen Arbeitslosen, welche keinen Anspruch auf Unterstützung aus der Versicherung gegen Arbeitslosigkeit haben, wie sie unmittelbar oder durch Vermittlung von sozialen Organisationen geführt werden,
e) Organisierung der Beschäftigung für die Jugend nach sozial-erzieherischen Grundsätzen,
f) berufliche Schulung der Arbeitslosen und Hilfeleistung bei der Schaffung von Arbeitsstätten,
g) kulturelle und Bildungsarbeit unter den Erwerbslosen."

Die Vereinigung des Arbeitsfonds mit dem Arbeitslosenfonds habe, neben den bedeutenden Vorteilen bezüglich der Haushaltsersparnisse, wie sie durch die Reorganisierung des Verwaltungsapparates erreicht würden, eine Vereinheitlichung des Kampfes gegen die Arbeitslosigkeit unter den physischen Arbeitern ermöglicht, sowie eine — wenngleich unvollkommene — Verbindung in einer Institution der bisher verteilt gewesenen Aufgaben in Bezug auf die Geistesarbeiter.

Die Eingliederung der öffentlichen Arbeitsvermittlung in den Tätigkeitsbereich des Arbeitsfonds habe schließlich zwei Kardinalfragen des Arbeitsmarktes miteinander in Verbindung gebracht — die Organisierung der Beschäftigung im privatwirtschaftlichen Leben und in öffentlichen Arbeiten.

[„Polska Gospodarcza" Heft 15 vom 13. 4. 1935.
„Codzienna Gazeta Handlowa" v. 1 u. 3. 4. 35.]

Zur Wegewirtschaft und zum Wegebauprogramm der nächsten Jahre.

Durch den von der Wirtschaftsabteilung des Ministerrates gefaßten Beschluß in der Frage des zweijährigen Wegeinvestitionsprogramms ist die polnische Wegewirtschaft in ein neues Stadium eingetreten. Durch das für 6 Jahre berechnete, im Vergleich zu dem bisher Geleisteten, recht großzügige Bauprogramm, wie es vom Verkehrsministerium bearbeitet wurde, solle zu einer entschiedenen Verbesserung des polnischen Straßennetzes und damit hinsichtlich des Zustandes und der Dichte zu einer annähernden Ähnlichkeit mit dem Wegenetz der westeuropäischen Staaten führen. Von diesem größeren Programm seien inzwischen für die nächsten zwei Jahre die Richtlinien und Pläne ausgearbeitet und die notwendigen Mittel bereitgestellt worden.

Das Hauptgewicht sei in diesem zweijährigen Programm auf die Verbesserung der Oberschicht derjenigen Staatsstraßen gelegt worden, auf welchen infolge des starken Verkehrs der Unterhalt der bisherigen Deckschicht zu kostspielig und seine Durchführung zu schwierig sei. Sofern die finanziellen Mittel nicht eine Einschränkung erfahren sollten, ist beabsichtigt, Straßen in einer Länge von rd. 1200 Klm. mit einem verbesserten Oberbau zu versehen. Bei dieser Gelegenheit sollen auch die beschwerlicheren Straßenunebenheiten beseitigt und für eine zweckmäßige Entwässerung Sorge getragen werden. Für diese Arbeiten seien im Kostenvoranschlag bisher rd. 92 Millionen Zloty vorgesehen.

Ausgangspunkt dieses Straßennetzes werde Warschau, als geographischer und politischer Mittelpunkt des Landes, sein. Von hier aus würden wie bei einem großen Rade strahlenartig die verbesserten Straßen nach allen Richtungen auseinanderlaufen. Dadurch würde die Hauptstadt selbst den fernergelegenen Gegenden und diese ebenso der Hauptstadt nähergebracht werden. Polen werde auf diese Art nach 6 Jahren das notwendigste Staatsstraßennetz besitzen, das geordnet und mit dauerhaftem Oberbau versehen, der Entwicklung des Kraftwagenverkehrs und damit der in- und ausländischen Turistik günstig sein werde. Zugleich würden aber auch, was ebenso wichtig sei, die jährlichen Unterhalts- und Amortisationskosten eine bedeutende Verringerung erfahren.

In den beiden Baujahren 1935/36 und 1936/37 würden einzelne Staatsstraßen in ihrer ganzen Länge einen verbesserten Oberbau erhalten. Dazu gehörten folgende Strecken:

1. Warschau—Posen—Staatsgrenze in Richtung Berlin;
2. Warschau—Krakau—Zakopane—Morskie Oko (Tschechoslowakei);
3. Warschau—Czenstochau—Dombrowaer Kohlenbecken und Schlesien und weiterhin über Schlesien zur Verbindung nach Prag und Wien;
4. Warschau—Lowitsch—Lodz—Pabjanice—Zdunska Wola—Kalisch, als Straße mit dem größten Verkehr, welche stark industrialisierte Gebiete verbindet.

An kleineren Verbindungsstrecken wären dann noch zu nennen: Lodz—Petrikau, Kattowitz—Krakau und Dirschau—Konitz, von welchen einzelne Abschnitte bereits bedeutend verbessert worden seien. Außerdem werde ein verbesserter Oberbau auf mehreren Abschnitten in unmittelbarer Nähe von größeren Städten, wie Warschau, Lodz, Krakau, Posen, Thorn, Gdingen, Lublin, Lemberg, Stanislau gelegt werden, um damit zugleich auch den an diesen Orten in größerer Anzahl gehäuften Arbeitslosen Verdienstmöglichkeiten zu geben.

Infolge der Dringlichkeit dieser Arbeiten habe man sich in dem zweijährigen Bauprogramm darauf beschränken müssen, als Straßenneubau nur eine Strecke von 230 Klm. vorzusehen, wobei in erster Linie Gebiete in Betracht gezogen seien, die, wie die östlichen Grenzgebiete, gegenwärtig fast jeder Verkehrsmöglichkeit entbehren, wodurch natürlicherweise die wirtschaftliche Entwicklung gehemmt sei.

In Verbindung mit diesem Straßenneu- oder -umbau stehe notwendigerweise auch die Neuerrichtung zahlreicher Brücken, deren Gesamtlänge rund 3 600 m erreichen dürfte. Als bedeutendste Brückenneubauten seien die Brücke über die Weichsel bei Wloclawek, über den Dniestr bei Zaleszczyki, über die Piliza bei Bialobrzeg und die Eisenbahn- und Verkehrsbrücke über die Weichsel bei Plock zu nennen.

„Die Durchführung des zweijährigen Programms in finanzieller Hinsicht stützt sich in erster Linie auf die zur Verfügung gestellten 50 Millionen Zloty aus der inländischen Investitionsanleihe; weiterhin auf die weitgehendste Berücksichtigung der Teilnahme des Arbeitsfonds an den Wegebauarbeiten, die bei der gegenwärtigen Konjunktur am besten zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit beitragen können, womit sie auch am besten dem Zwecke entsprechen, für welchen der Arbeitsfonds geschaffen worden ist. Für das Jahr 1935/36 hat der Arbeitsfonds 30 892 000 Zl. bereitgestellt, und für das Jahr 1936/37 ist eine Summe von rund 40 000 000 Zl., für jeden Fall aber keine geringere als in diesem Jahre, vorgesehen worden.

Eine der folgenden Positionen des Finanzplanes sind die Einnahmen aus dem „Staatlichen Wegefonds" von dem in diesem Jahre rd. 18 000 000 Zl. zur Verfügung gestellt wurden. In den nächsten Jahren werden dank der gleichzeitigen Motorisierung des Landes voraussichtlich die Einnahmen des „Staatl. Wegefonds" bei zunehmender Anzahl von Kraftwagen ansteigen."

Außerdem würden, wie schon im vergangenen Jahre, alle Möglichkeiten einer bargeldlosen Bauausführung, vor allem unter Ausnutzung von Naturalleistungen, wahrgenommen werden. Schließlich seien auch noch Einnahmen aus Finanzoperationen vorgesehen, welche im Einvernehmen mit dem Finanzministerium bestimmt werden würden. Eine solcher Finanzoperationen werde die Straßenbauausführung auf der Strecke Radom—Kielce—Czenstochau—Krakau sein. Es würden nämlich gegenwärtig Verhandlungen mit einer italienischen Baufirma geführt in dem Sinne, daß der Bau dieser Straße im Austausch gegen polnischen Industriewarenexport nach Italien ausgeführt werden solle. Nach den neuesten Mitteilungen solle die Festlegung der Vertragsbedingungen und ihre Unterzeichnung bereits in der nächsten Zeit erfolgen.

Was die Beschäftigung von Arbeitslosen betreffe, so werde im Verlauf dieser Saison mit einer Einstellung bei den Arbeiten, welche mit Hilfe der Kredite des Arbeitsfonds und der Investitionsanleihe geführt würden, von rd. 50 000 Menschen direkt am Straßenbau und rd. 35 000 indirekt in den Materialerzeugungsstätten und bei den Fuhrwerken gerechnet. Bei allen staatlichen und kommunalen Wegebauten würden direkt und indirekt über 150 000 Personen Beschäftigung finden.

Im Zusammenhang mit den geplanten Bauarbeiten der nächsten Zeit und aus Anlaß des Todes des Marschalls Pilsudski ist auf einer kürzlich stattgefundenen Sitzung der Straßenbauliga der Antrag eingebracht worden, daß, um das Andenken des Verstorbenen zu ehren, die von Krakau über Kielce—Warschau—Bialystok—Wilna führende Straße bis nach Żułów, dem Geburtsort Pilsudskis, fortgeführt werden, und den Namen „Marschall Pilsudski-Straße" erhalten solle. Es sei dies nämlich der Weg, den der Verstorbene seinerzeit von Krakau aus zur Befreiung Polens gegangen sei. Baumanpflanzungen, zahlreiche symbolische Wegweiser, Denkmäler und Triumphbögen, sollten den historischen Weg zeichnen. Der auf der Sitzung anwesende Verkehrsminister Butkiewicz habe erklärt, daß diese Umbenennung durchgeführt würde.

Aus Anlaß der Beschlußfassung über die zukünftige Wegebaupolitik versucht in der Wirtschaftszeitschrift „Polska Gospodarcza" Ingenieur J. Królikowski ein Bild der gegenwärtigen Lage im polnischen Straßenbau zu geben. Zu diesem Zwecke genüge es nach seiner Meinung, wenn man die hauptsächlichsten Mängel des polnischen Straßennetzes kurz, wie folgt, zusammenstelle.

1. Die Dichte des Straßennetzes sei völlig unzureichend, und wenn man ihr das Verhältnis einerseits der Kilometeranzahl Wege mit hartem Oberbau auf je 100 km² und andererseits die Kilometeranzahl in Bezug auf je 10 000 Einwohner zugrunde lege, so nehme Polen erst die 17. Stelle unter den Staaten Europas ein. Höhere dichte Koeffizienten besäßen selbst solche Staaten, wie Südslawien, Finnland, Bulgarien und Rumänien, also selbst Staaten, die auf keiner höheren wirtschaftlichen oder kulturellen Stufe ständen.

2. „Das Straßennetz auf dem Gebiete Polens ist sehr ungleichmäßig verteilt. Während nämlich in den drei westlichen Wojewodschaften der Dichtekoeffizient 33,1 beträgt und sich damit den Normen der westeuropäischen Staaten nähert, macht er in den vier westlichen Wojewodschaften nur 5,5, womit er unter den Dichtekoeffizienten von Albanien heruntergeht. Diese Benachteiligung der östlichen Gebiete in verkehrstechnischer Hinsicht, denn auch Eisenbahnverbindungen sind dort sehr selten, bildet den Hauptgrund des wirtschaftlichen Zusammenbruches dieses Landesteiles und der dort allgemein herrschenden Armut."

3. Die Deckschicht der Straßen bestehe zum weitaus überwiegenden Teile aus einfachem Aufschüttungsmaterial, das den Kraftwagen- oder starken Fuhrwerksverkehr nicht aushalte. Dadurch steigerten sich aber die Unterhaltskosten beträchtlich und bei starkem Verkehr sei der Versuch, die Straßen in Ordnung zu halten, geradezu zwecklos. Daher sei man im Westen Europas darangegangen, diesen Straßen einen sogenannten verbesserten Oberbau zu geben.

„In dieser Hinsicht ist Polen weit hinter den übrigen Staaten Europas zurückgeblieben. Denn während das prozentuale Verhältnis der verbesserten Straßenlänge zur Gesamtlänge der Staatsstraßen beispielsweise in Dänemark volle 100 %, in Frankreich 81 %, im Deutschen Reiche 80 %, in der Tschechoslowakei 50 % und in Italien 37,4 % beträgt, ergibt das Verhältnis in Polen, ohne Schlesien, 4,8 %, wobei zu berücksichtigen wäre, daß die Angaben in Bezug auf Frankreich und Italien älteren Datums sind.

Etwas günstiger liegen in dieser Hinsicht die Verhältnisse lediglich in Schlesien, wo die Länge der verbesserten Straßen rd. 30 % der Gesamtstraßenlänge mit hartem Oberbau ausmacht und die Staats- und Wojewodschaftsstraßen sogar ein Verhältnis von 70 % aufweisen, wodurch sie den westeuropäischen Normen nahe kommen."

4. Die gewalzten Aufschüttungsdecken der Straßen seien sowohl den heutigen Anforderungen nicht angepaßt, als sie sich auch, mangels systematischer Verbesserung, in einem völlig ungenügenden Zustand befänden. Rund 58 % aller Staatsstraßen besäßen keinen Steinunterbau, und die Dicke der Aufschüttungsdecke betrage im Durchschnitt nur 11 cm, während sie mindestens 20 cm ausmachen müsse. Die Folge davon sei eine sehr geringe Widerstandsfähigkeit, die um so höhere Instandhaltungskosten verursache.

„Die Gründe eines solchen Zustandes unserer Wege muß man in 2 Gruppen aufteilen: zu den ersteren, welche nicht von uns verschuldet worden sind, muß man die Vernachlässigung unserer Straßen durch die Teilmächte, insbesondere Rußland, sowie die Kriegsverheerungen von Straßen und Brücken fast in ganz Polen mit Ausnahme des preußischen und des westlichen Teiles des österreichischen Teilgebietes. Die zweite Gruppe bilden die durch uns selbst begangenen Fehler, die auf der ungenügenden Förderung der Wegewirtschaft in Polen während der ganzen Zeit unserer Unabhängigkeit beruhen. Diese Fehler können eine Rechtfertigung in unseren schlechten Finanzverhältnissen finden, in der unmittelbar nach dem Währungswechsel folgenden Wirtschaftskrise sowie der Krise der letzten Jahre. Jedenfalls aber könne diese Rechtfertigung keineswegs die unangenehmen und unerwünschten Folgen, wie wir sie in dieser Hinsicht feststellen müssen, vermindern."

Bis zum Erlaß des Gesetzes über den Staatlichen Wegebaufonds, d. i. im Jahre 1931, seien die Ausgaben für die Staatsstraßen aus dem Staatshaushalt gedeckt worden, wobei dafür, wie bereits erwähnt, viel zu geringe Summen bereitgestellt worden wären. Daher habe man auf das Gesetz über den Staatlichen Wegebaufonds große Hoffnungen gesetzt, daß dadurch die Wegebaukredite vergrößert werden könnten. Alle diese Hoffnungen seien jedoch vollständig enttäuscht worden.

Daher sei es nicht verwunderlich, daß bei so geringen Einnahmen den polnischen Straßen vollständige Vernichtung gedroht habe. Glücklicherweise habe das Gesetz über den Staatlichen Wegebaufonds die Aufnahme von Darlehen durch den Fonds gestattet. Dies sei denn auch weitgehend ausgenutzt worden, indem die Arbeiten an der Ausführung des verbesserten Oberbaues und beim Bau von Brücken durch die verschiedenen Unternehmungen unter Kreditbedingungen ausgeführt worden seien. Dadurch habe man wenigstens die am stärksten in Anspruch genommenen Straßen in der Nähe größerer Städte einigermaßen in Ordnung erhalten können.

Seit dem Jahre 1933/34 sei dem „Staatlichen Wegefonds" in finanzieller Hinsicht der Arbeitsfonds zu Hilfe gekommen, der für die Staatsstraßen an Krediten und Zuschüssen bereitgestellt habe (in tausend Zloty):

1933/34 — 5 110
1934/35 — 15 554

und für das laufende Jahr Zł. 21 208 000 für Staatsstraßen und Zł. 9 685 000 für Kommunalstraßen.

Die letzte Möglichkeit, mit der sich der Wegebaufonds besonders im letzten Jahre zu helfen versucht habe, sei die Ausnutzung aller Möglichkeiten einer bargeldlosen Ausführung von Straßenbauten. Als letztes habe man schließlich noch die kreditierte Materialbeförderung durch die Eisenbahn ausgenutzt und auch Holz aus den Staatsforsten gegen Kredit genommen.

Wenn unter diesen Umständen in der nächsten Zeit auch noch allzuviele Unzulänglichkeiten zu überwinden sein würden, um der Arbeit einen vollen Erfolg zu sichern, so sei jedoch zu erwarten, daß immerhin ein beträchtlicher Teil des bisher Versäumten würde nachgeholt werden können.

[„Polska Gospodarcza" Heft 20. v. 18. 5. 1935.
„Codz. Gazeta Handlowa" v. 29. 3., 20.—23. 4. u. 26./27. 5. 1935.
„Gazeta Warszawska" v. 14. 5. 1935.
„Ilustr. Kurjer Codz." v. 21. 5. 1935.]

Herausgeber: Prof. Dr. Recke, Danzig. Schriftleiter: Dipl.-Volkswirt Hans Neumann, Danzig.
Druck von A. W. Kafemann G. m. b. H., Danzig.